Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période se terminant le 31 mars 2009

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table of Contents

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE 3
SECTION I : VUE D'ENSEMBLE DE L'ORGANISME 4
Raison d'être et responsabilités 4
Résultats stratégiques et architecture des activités de programme (AAP) 4
Passage à l'architecture des activités de programme 5
Résultat stratégique 5
Activités du programme 5
Renseignements sur l'organisation 5
Sommaire de rendement 7
Tableau du sommaire de rendement 8
Contribution des priorités à l'atteinte des résultats stratégiques 10
Rendement global de l'Organisme 12
Analyse des risques 12
Profil des dépenses 13
SECTION II : ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 15
Objectif stratégique 15
Audiences en révision et en appel 15
Activité de programme par résultat stratégique 15
Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes 16
Analyse du rendement 17
Leçons apprises 17
SECTION III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 18
Principales données financières 18
Frais d'explotation 18
États financiers 19
Autres sujets d'intérêt 19
Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 19
Lois et règlements en vigueur 20
Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal 20
Référence 20

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

J'ai encore une fois le privilège de présenter un compte rendu des activités du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Pour le Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile, l'exercice 2008-2009 marque la prestation d'un service de qualité aux Canadiens et aux Canadiennes depuis presque 23 ans.

Je suis heureuse de confirmer les progrès et les innovations du Tribunal au cours de la dernière année, alors que son mandat s'est élargi pour inclure les causes présentées en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Avec l'adoption du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* en novembre 2006, qui est entré en vigueur en novembre 2007, l'élargissement du mandat multimodal du Tribunal s'est concrétisé. De plus, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale. Cette loi confirme la compétence fédérale exclusive en matière de ponts et tunnels internationaux. Elle prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certaines infractions pouvant faire l'objet d'une révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada à deux niveaux (révision et appel).

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire qui statue sur des questions qui ont des répercussions importantes sur la subsistance et l'exploitation dans les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. Le Tribunal joue un rôle essentiel en offrant un processus indépendant de révision des décisions ministérielles concernant l'application de la loi et la délivrance des licences prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

Le Tribunal continue d'exercer ses fonctions de manière ouverte et impartiale, conformément aux principes de l'équité procédurale et des règles de justice naturelle. Il encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, pour déterminer les questions sur lesquelles il devra statuer et pour échanger les documents. La tenue de conférences préparatoires à l'audience permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. Il s'agit là d'un élément important, étant donné la complexité actuelle des audiences où les représentants des parties demandent parfois des audiences d'une durée de cinq à vingt jours.

L'efficacité du programme peut se mesurer par la capacité du Tribunal de fournir aux intéressés du milieu des transports la possibilité de faire réviser les décisions du ministre de manière juste et équitable, dans un délai raisonnable. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après l'audience se chiffre en moyenne à 70 pour une révision et à 85 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

La présidente,

Faye Smith

SECTION I : VUE D'ENSEMBLE DE L'ORGANISME

Raison d'être et responsabilités

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada sont prévus par la *Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada*. Le mandat principal du Tribunal, à titre d'organisme multimodal de révision, est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés, relativement à certaines mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

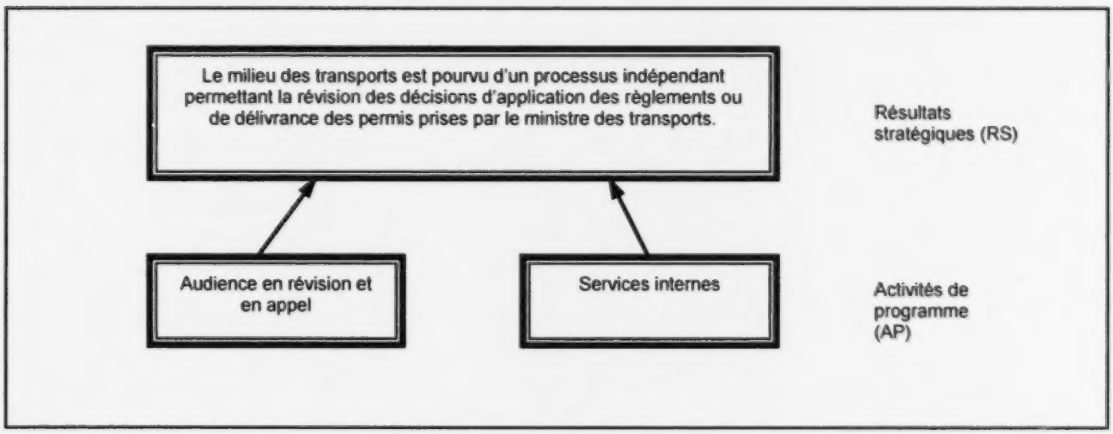
L'objectif du programme est de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.

Les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre, peuvent comprendre l'imposition d'amendes, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale touchée est désignée sous le nom de titulaire de document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Résultats stratégiques et architecture des activités de programme (AAP)



Passage à l'architecture des activités de programme

Résultat stratégique

Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.

Activités du programme

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec celui d'un autre comité ou organisme ou d'une autre commission. Le Tribunal est particulier dans le domaine des transports, étant donné qu'il joue le rôle d'un organisme juridictionnel.

L'objectif du programme est d'assurer le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux requêtes provenant du milieu des transports concernant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et la *Loi maritime du Canada*.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de pourvoir le milieu des transports d'un processus de révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce tribunal et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Renseignements sur l'organisation

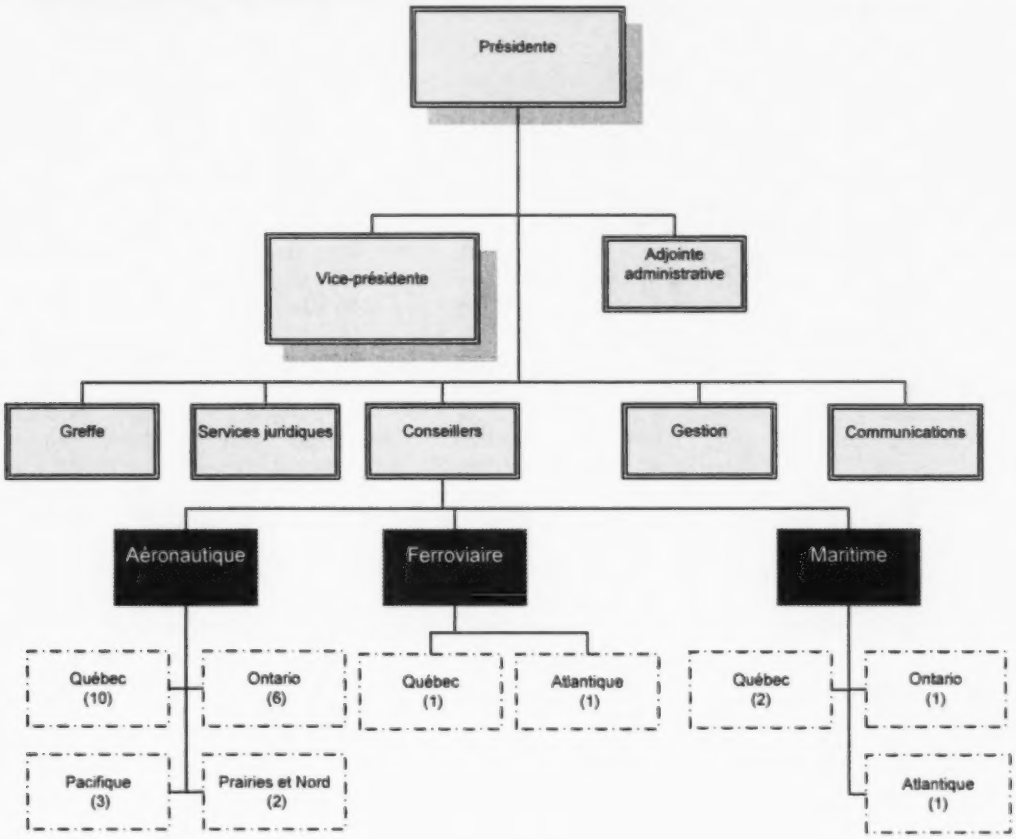
La présidente est la première dirigeante du Tribunal. À ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les conseillers;
- de la composition des comités pour entendre les affaires portées devant le Tribunal;
- de la conduite des travaux du Tribunal;
- de la gestion interne du Tribunal.

Le Tribunal rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

La présidente, la vice-présidente et le personnel immédiat représentent 12 équivalents temps plein (ETP). Vingt-sept conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2008-2009. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences.

Tableau 1 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel et le secteur de leurs compétences. Tous les conseillers relèvent de la présidente.
- Douze équivalents temps plein (ETP) sont utilisés par les employés à temps plein continu, y compris la présidente et la vice-présidente. Les vingt-sept conseillers à temps partiel utilisent cinq équivalents temps plein. Au cours de l'exercice 2008-2009, huit conseillers à temps partiel ont été nommés.

Sommaire de rendement

Ressources financières pour 2008-2009 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 659,7	1 834,0	1 748,6

Ressources humaines pour 2008-2009 (ETP)

Ressources prévues	Ressources réelles	Écart
12	10	2

Tableau du sommaire de rendement

Résultat stratégique 1 : Le milieu des transports du Canada est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.		
Indicateurs de rendement	**Objectifs**	**Rendement de 2008-2009**
% des décisions rendues à la suite d'une révision ou d'un appel dans les 90 jours suivant la demande d'audience	100 % des décisions ont été rendues dans un délai de 90 jours	Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à 70 pour une révision et à 85 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal. Nous avons donc dépassé notre objectif établi à 90 jours.
% des conseillers qui ont reçu de la formation ou suivi des cours de perfectionnement	100 % des conseillers ont reçu de la formation dans les 120 jours suivant la date de leur nomination	Le cinquième colloque annuel du Tribunal a eu lieu en mai 2008. Les conseillers ont bénéficié d'une formation grâce aux mises à jour et aux discussions sur les modifications législatives. L'interaction entre les conseillers et les séances de jeux de rôle auxquels ils participent leur permettent de rendre et de rédiger des décisions cohérentes et de qualité. Une séance de formation de trois jours a aussi eu lieu, en octobre 2008 à l'intention des nouveaux conseillers.
% des employés du greffe qui ont reçu de la formation	100 % des employés du greffe ont reçu de la formation au cours de l'année financière	Dans le cadre de leur plan d'apprentissage, les employés du greffe ont participé au colloque annuel et à la séance de formation de trois jours.
% des décisions publiées sur le site Web	100 % des décisions sont publiées sur le site Web dans les 120 jours suivant la date de l'audience	Tel qu'il est indiqué dans nos objectifs, toutes les décisions sont publiées sur le site Web dans les 120 jours suivant l'audience. *À l'exception des audiences à l'égard des causes médicales et à huis clos où les renseignements sont confidentiels.

(En milliers de dollars)						
		2008-09				
Activité de programme	2007-2008 Dépenses réelles	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
Audiences en révision et en appel	1 523,0	1 334,0	1 659,7	1 834,0	1 748,6	Forte croissance économique Le Tribunal d'appel des transports du Canada fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La clientèle du Tribunal comprend les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime ainsi que Transports Canada. En offrant ses services au milieu des transports, le Tribunal contribue à un processus sécuritaire et efficace visant à assurer la sécurité des transports au Canada.
Total	**1 523,0**	**1 334,0**	**1 659,7**	**1 834,0**	**1 748,6**	

Le total des autorisations du Tribunal a augmenté de 500,046 $:

- 387 054 $ ont été transférés du crédit 1 de Transports Canada pour soutenir le projet de mise à jour du site Web, et ce, dans le but de publier 3 500 décisions sur le site Web du Tribunal et pour couvrir les déficits au chapitre de la rémunération;
- 52 948 $ ont été reçus du SCT à partir du budget supplémentaire (C) pour couvrir la nouvelle entente du groupe PA de l'AFPC;
- 60 044 $ ont été reportés de la dernière année financière.

Le total des autorisations n'a pas été entièrement utilisé en raison du délai à l'égard de la dotation en personnel.

Contribution des priorités à l'atteinte des résultats stratégiques

Priorités opérationnelles	Type[1]	Progrès accomplis	Liens avec les résultats stratégiques
Tenir des audiences rapidement et sans formalisme	• Permanente	• Le Tribunal a réussi à répondre à toutes les attentes à l'égard de cette priorité: en s'assurant que les services étaient offerts pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon simple, rapide, moins litigieuse et plus économique; en s'assurant que les audiences étaient tenues rapidement et sans formalisme; en assurant le règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un délai raisonnable; en tenant des audiences aux termes des règles d'équité et de justice naturelle; en tenant des conférences préparatoires aux audiences pour simplifier celles-ci et accélérer leur déroulement; en assurant la qualité et la cohérence des décisions.	• Pourvoir le milieu des transports du Canada d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de la délivrance des permis prises par le ministre des Transports. En révisant les décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à 70 pour une révision et à 85 pour un appel. Notre objectif est établi à 90 jours, selon notre cadre de gestion du rendement. Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, dans le but de déterminer les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute, rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives.

[1] Les différents types de priorité sont les suivants : priorité **déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; priorité **permanente** – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; priorité **nouvelle** – établie au cours de l'exercice visé dans le RPP ou le RMR.

Priorités opérationnelles	Type[1]	Progrès accomplis	Liens avec les résultats stratégiques
Plan de continuité des activités (PCA)	▾ Priorité déjà établie	▾ Le Tribunal a réussi à répondre à toutes les attentes à l'égard de cette priorité: un PCA est en place depuis 2007 et a été récemment mis à jour. Le tribunal a conçu les outils nécessaires pour le maintien de l'état de préparation du plan de continuité des activités.	▾ Pourvoir le milieu des transports du Canada d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de la délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Des plans, des mesures et des dispositions sont en place pour assurer la prestation continue de services essentiels. Cela permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens afin de pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de la délivrance des permis prises par le ministre des transports, dans le cas d'une perte d'exploitation.
Faire connaître davantage le Tribunal d'appel des transports du Canada et accroître sa visibilité en ce qui concerne sa mission, son rôle et les résultats atteints	▾ Priorité déjà établie	▾ Le Tribunal a réussi à répondre à toutes les attentes à l'égard de cette priorité: des améliorations ont été apportées au site Web du Tribunal et 3500 décisions y ont été publiées, et ce, pour informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décision du Tribunal.	▾ Pourvoir le milieu des transports du Canada d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de la délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal.

Rendement global de l'Organisme

Au cours des 12 derniers mois, le Tribunal a enregistré **112** nouvelles requêtes en révision (**96** du secteur aéronautique, **14** du secteur maritime et **2** en provenance de l'Agence canadienne des transports) et **7** requêtes en appel du secteur aéronautique. Cela représente une diminution de **29** nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2007-2008. En outre, **26** certificats ont été fournis au ministre, en vertu de l'article 7.92 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent **97** causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de **216** causes portées devant le Tribunal, soit **42** dossiers de moins qu'en 2007-2008.

Le Tribunal a entendu **30** révisions de premier niveau et **8** appels de second niveau pour un total de **48** jours d'audience. Cela représente une augmentation de **1** audience par rapport à l'exercice précédent. Parmi les **38** causes reçues en audience, plusieurs d'entre elles ont été ajournées et reportées à une date ultérieure. À la fin de l'exercice 2008-2009, **90** causes étaient en suspens, **16** étaient en attente d'une décision et **9** étaient prévues au calendrier de l'exercice 2009-2010.

Au cours de l'exercice 2008-2009, **75** causes ont été réglées sans audience. Il faut noter que parmi ces **75** causes, bon nombre d'entre elles étaient liées à des requêtes déposées auprès du Tribunal et réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire après que le greffe a eu terminé les préparatifs de celle-ci. Le greffe a pris des dispositions pour tenir **66** audiences.

Les **75** causes ont été réglées sans audience pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

- le titulaire de document a payé l'amende avant l'audience;
- la licence du titulaire de document a été rétablie avant l'audience;
- le titulaire de document a retiré sa demande d'audience;
- le ministre a retiré l'avis;
- les parties en sont venues à une entente.

Analyse des risques

Le principal risque pour le Tribunal, en tant que micro-organisation, découle de la pression accrue qu'exercent sur ses ressources l'augmentation et l'imprévisibilité de sa charge, de même que ses obligations au titre des initiatives horizontales pangouvernementales. Les activités du Tribunal sont régies par les demandes externes; par conséquent, il ne peut que réagir et non planifier à cet égard.

Bien que la demande de services soit demeurée relativement stable, le Tribunal a eu à gérer les hausses croissantes de frais d'exploitation, notamment les allocations quotidiennes des conseillers, les salles d'audience, les sténographes judiciaires, les frais de déplacement, les mises à niveau de la technologie de l'information et les frais de traduction, tandis que son budget d'immobilisations est demeuré stable.

Toutefois, il faut souligner que le risque le plus important découle du fait que le nombre de conseillers chargés de tenir des audiences est insuffisant. Pour exécuter notre programme, le Tribunal doit pouvoir compter sur des conseillers qui possèdent les compétences et les talents relativement aux trois modes de transport.

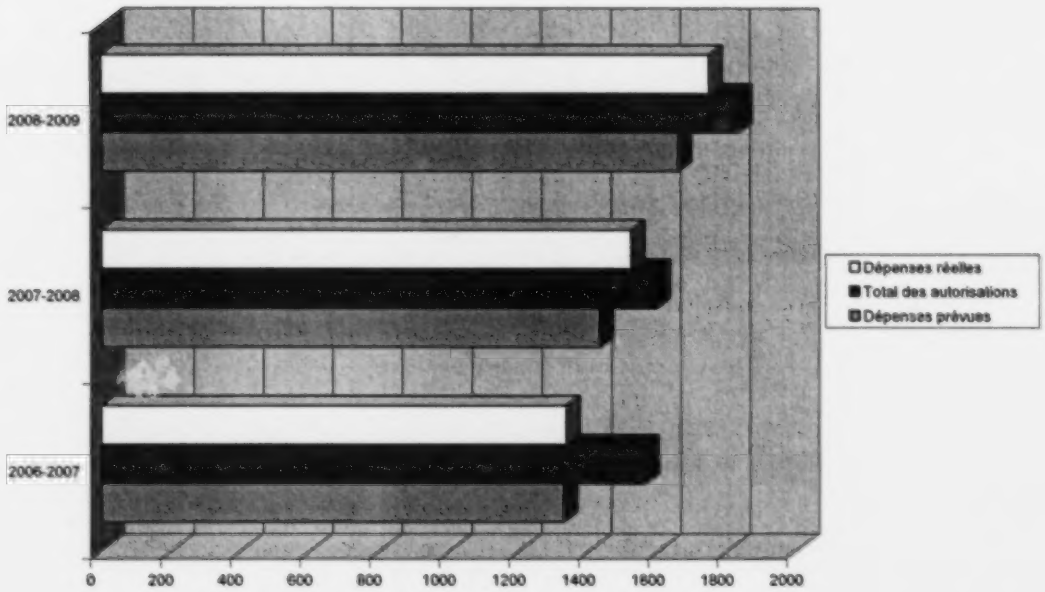
En conséquence, le Tribunal a mis en place de nombreuses stratégies pour atténuer ces risques potentiels.

Profil des dépenses

(En milliers de dollars)

Tendances relatives aux dépenses

	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Dépenses prévues	1 329	1 433	1 660
Total des autorisations	1 564	1 597	1 834
Dépenses réelles	1 337	1 523	1 749



Pour les exercices 2006-2007 à 2008-2009, le total des autorisations comprend les crédits parlementaires, le budget principal des dépenses, le budget supplémentaire des dépenses et les rajustements reportés.

Pour l'exercice 2008-2009, le total des frais d'exploitation a augmenté de 226 000, comparativement à l'exercice précédent. En principe, l'augmentation s'explique comme suit :

- Le Tribunal a connu une augmentation de ses dépenses à l'égard de services professionnels et spéciaux pour entreprendre le projet de mise à jour du Site Web, et ce, dans le but de publier 3500 décisions sur le site Web du Tribunal.

Pour l'exercice 2007-2008, le total des frais d'exploitation a augmenté de 186 000 $, comparativement à l'exercice 2006-2007. En principe, l'augmentation s'explique comme suit :

- Les écarts à l'égard des ressources utilisées sont attribuables à des facteurs non contrôlables, notamment aux frais liés aux services juridiques, aux salles d'audience, aux déplacements, à la durée des audiences, à la rémunération, aux services d'interprètes, de sténographes judiciaires et de traducteurs. Les coûts moyens varient chaque année financière, puisqu'ils sont déterminés par le nombre d'audiences en révision et en appel et la complexité des dossiers.

Postes votés et législatifs
(En milliers de dollars)

Poste voté ou législatif (S)	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	2006-2007 Dépenses réelles	2007-2008 Dépenses réelles	2008-2009 Budget des dépenses	2008-09 Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement	1 221,1	1 411,1	1 213,0	1 640,6
(S)	Contribution aux avantages sociaux des employés	125,9	111,9	121,0	108,0
	Total	1 337,0	1 523,0	1 334,0	1 748,6

Au cours de la dernière année financière, le Tribunal a connu une augmentation des frais liés aux services professionnels et spéciaux pour entreprendre le projet de la mise à jour du site Web, et ce, dans le but de publier 3 500 décisions sur le site Web du Tribunal.

SECTION II : ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Objectif stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de pourvoir le milieu des transports canadien d'un processus de révision par un organisme indépendant concernant les mesures administratives ou les mesures d'application de la loi.

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec celui d'un autre comité ou organisme ou d'une autre commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports, étant donné qu'il joue un rôle d'organisme juridictionnel.

Audiences en révision et en appel

L'objectif est d'assurer le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux requêtes provenant du milieu des transports concernant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et la *Loi maritime du Canada*, et de tenir des audiences concernant ces requêtes.

Activité de programme par résultat stratégique

Activité de programme : Audiences en révision et en appel					
Ressources financières 2008-2009 (en milliers de dollars)			Ressources humaines 2008-2009 (ETP)		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	Ressources prévues	Ressources réelles	Écart
1 659,7	1 834,0	1 748,6	12	10	2

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État du rendement	Sommaire du rendement
Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle	Audiences tenues en temps opportun	100 % des décisions sont rendues dans un délai de 90 jours	Dépassé	Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à 70 pour une révision et à 85 pour un appel.
Des plans, des mesures et des dispositions sont en place pour assurer la prestation continue de services essentiels. Cela permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens	Un Plan de continuité des activités (PCA) a été élaboré Des outils ont été conçus pour le maintien de l'état de préparation du plan de continuité des activités, du plan d'urgence et du plan d'intervention en cas d'urgence, etc.	mars 2009	Presque satisfaisant	Un PCA, qui est en place depuis 2007 a été récemment mis a jour ainsi que les outils et les procédures.
Informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal	Les renseignements du Tribunal sont accessibles en temps opportun aux personnes non spécialisées	juin 2009	satisfaisant	3 500 décisions ont été publiées dans les deux langues officielles (français et anglais) sur le site Web du Tribunal.

Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes

Le Tribunal est unique dans le domaine des transports, étant donné son rôle juridictionnel. Il fournit au titulaire de documents la possibilité de faire entendre leur cause de manière indépendante, informelle, équitable et dans un délai raisonnable.

Les causes portées devant le Tribunal sont de nature réglementaire et concernent des questions de sécurité et de sûreté.

Les indicateurs de rendement du Tribunal font en sorte que les causes sont entendues en temps opportun et que les renseignements sont publiés sur le site Web du Tribunal.

Le Tribunal assure un processus permettant de cerner rapidement les préoccupations techniques ou législatives dans le domaine des transports, ce qui permet de faire les modifications législatives

nécessaires et de garantir aux Canadiens et aux Canadiennes le maintien et le renforcement de la sécurité des transports au Canada.

Analyse du rendement

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du monde des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable.

Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à **70** pour une révision et à **85** pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, dans le but de déterminer les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute, rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives.

Ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les refus de renouveler des licences pour des raisons médicales sans la nécessité de tenir une audience. Les greffières du Tribunal consultent les parties pour fixer des dates d'audience mutuellement convenues, et ce, pour éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Au cours de l'exercice 2007-2008, le Tribunal a renvoyé **6** dossiers au ministre des Transports pour réexamen conformément aux articles 6.72 et 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique*, le Tribunal n'ayant pas la compétence pour substituer sa propre décision à celle du ministre dans ces causes. Le ministre a confirmé sa décision initiale dans **1** cause. Nous attendons toujours sa décision à l'égard des **5** autres causes.

Au cours de l'exercice 2008-2009, le Tribunal a renvoyé **2** causes au ministre. Nous attendons toujours sa décision dans ces **2** causes.

Leçons apprises

La seule activité du Tribunal est de pourvoir les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire d'un processus de révision indépendant permettant aux titulaires de document de faire entendre leur requête.

Par leçon apprise, on entend l'expérience acquise lors de la réalisation de programmes et la prestation de services qui pourrait donner une orientation à valeur ajoutée pour les futurs plans et efforts visant à atteindre des résultats. Un plan doit être établi pour prévoir les mesures et les orientations visées dans le prochain rapport sur les plans et les priorités et en faire le suivi.

Le seul objectif du Tribunal est de privilégier l'efficacité et l'indépendance et de surmonter le fardeau des délais et des coûts occasionné par le système judiciaire.

Pour promouvoir la communication entre les parties dans le but de régler les différends, le greffe encourage la divulgation des documents aux requérants, et ce, dans les plus bref délais. Afin de résoudre les questions en suspens qui peuvent retarder la tenue d'une audience, le greffe organise une conférence téléphonique avec un conseiller du Tribunal.

Les expériences relatives aux causes du secteur aéronautique s'avèreront précieuses au fur et à mesure que la complexité des causes augmentera dans les secteurs maritime et ferroviaire. Elles serviront de modèles dans les séances de formation.

SECTION III : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

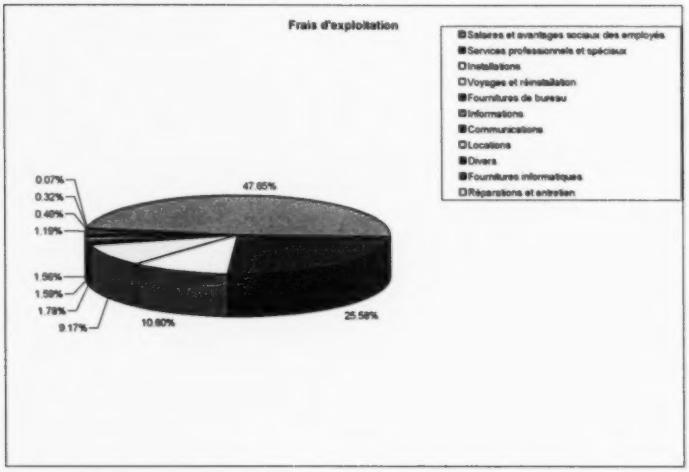
Principales données financières

État condensé de la situation financière À la fin de l'exercice (31 mars 2009)	2009	2008
ACTIF		
Actif financier	38 702	30 703
Actif non financier	11 937	13 194
TOTAL	**50 639**	**43 897**
État condensé de la situation financière À la fin de l'exercice (31 mars 2009)	2009	2008
PASSIF		
Comptes créditeurs et charge à payer	156 037	305 051
Indemnités de vacances et congés compensatoires	57 442	65 714
Indemnités de départ	173 251	176 738
AVOIR DU CANADA	(336 091)	(503 606)
TOTAL	**50 639**	**43 897**
Déclaration condensée de la situation financière À la fin de l'exercice (31 mars 2009)	2009	2008
DÉPENSES ET REVENUS		
Total des dépenses	1 967 791	1 745 773
Total des revenus	-	-
RÉSULTATS D'EXPLOITATION NETS	**1 967 791***	**1 745 773***

* comprend les services reçus à titre gracieux

Frais d'explotation

Frais d'exploitation	2009
Salaires et avantages sociaux	833 219
Services professionnels et spéciaux	447 264
Installations	185 395
Voyages et réinstallation	160 429
Fournitures de bureau	31 081
Informations	27 818
Communications	27 299
Locations	20 742
Divers	8 571
Fournitures informatiques	5 602
Réparations et entretien	1 211
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION	**1 748 631**



États financiers

Le Rapport annuel du Tribunal pour l'exercice 2007-2008 http://www.tatc.gc.ca/doc.php?sid=28&lang=fra comprend les états financiers qui rendent compte de la manière dont le Tribunal administre ses activités et ses ressources financières publiques.

Les états financiers sont préparés conformément aux principes comptables de la comptabilité d'exercice. Les renseignements supplémentaires non vérifiés présentés dans le tableau financier du rapport annuel sont préparés selon la comptabilité de caisse, modifiée en conformitée aux principes de déclaration fondés sur les crédits.

Autres sujets d'intérêt

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest
Bureau 1201
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
Courrier électronique : info@tatc.gc.ca
Site Web : www.tatc.gc.ca

Faye Smith – présidente
Eleanor Humphries – vice-présidente
Mary Cannon – greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Monique Godmaire – greffière (Administration centrale et régions du Québec et de l'Atlantique)
Françoise Bodart – réviseure/rédactrice
Sylvie Fournier – adjointe administrative
Louise Lacroix – agente des finances, des contrats et de l'administration
Danielle Lavergne – adjointe au gestionnaire des Services à la haute direction
Michel Meloche – chef des Services à la haute direction

Lois et règlements en vigueur

Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada	L.C. 2001, c. 29
Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada	DORS/93-346
Loi sur l'aéronautique (et mesures législatives subordonnées)	L.R.C. 1985, c. A-2
Règlement de l'aviation canadien	DORS/96-433
Loi sur les transports au Canada	L.C. 1996, c. 10
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)	DORS/99-244
Loi sur la sécurité ferroviaire	L.R.C. 1985, c. 32 (4e suppl.)
Loi sur les ponts et tunnels internationaux	L.C. 2007, c. 1
Loi sur la sécurité du transport maritime	L.C. 1994, c. 20
Règlement sur la sûreté du transport maritime	DORS/2004-144
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	L.C. 2001, c. 26
Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires	DORS/2008-97

Rapport annuel prévu par la Loi et autres rapports du Tribunal

Rapport sur les plans et les priorités 2009-2010
Rapport annuel pour l'exercice 2008-2009
Guide des requérants

Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en cinq catégories :

SUSPENSIONS	**ANNULATIONS**	**AMENDES**
– certificat d'exploitation – contrôle de la compétence du pilote – exploitant (sûreté) – OMA** – personnel (sûreté) – pilote (application de la loi) – pilote (compétence) – pilote (qualification vol aux instruments) – PVTA**** – TEA***	– certificat de navigabilité – exploitant – personnel (sûreté) – pilote – TEA	– CCA* – exploitant – exploitant (sûreté) – OMA – personnel (sûreté) – pilote – propriétaire d'aéronef – TEA
REFUS DE DÉLIVRER	**CAS MÉDICAUX**	
– TEA – certificat médical – pilote et autres	– CCA – pilote	

* CCA : contrôleur de la circulation aérienne
** OMA : organisme de maintenance agréé
*** TEA : technicien d'entretien d'aéronefs
**** PVTA : pilote vérificateur de transporteur aérien